NEWS from TOYOTA

昭和四十三年九月二〇日　九三－ABCD

コロナ〈マークII〉シリーズを新発売
現行車は改良を加え、大巾値下げで併売

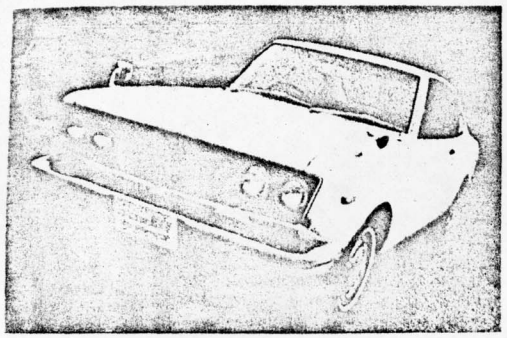
トヨタ自動車販売株式会社は、九月二〇日、トヨペット・コロナの乗用車・商用車の各シリーズ車種について、コロナ〈マークII〉および〈マーク・グレード〉車コロナ〈マークII〉一九〇〇を発売、二一日から発売する。また同時に、従来のコロナ〈マークII〉一九〇〇セダンおよび商用車は大巾な改良を加え、さらに五万円から三万円におよぶ大巾値下げを実施し、併売される。

コロナ〈マークII〉シリーズにはセダン、ハードトップ、SL、ワゴン、商用車のバン、ピックアップなどの各タイプがあり、乗用車には一九〇〇、一六〇〇、商用車には一六〇〇、一四〇〇の各エンジンが搭載される。

〈マークII〉シリーズの特長はつぎの通りである。

(一)躍動美にあふれ、近代的で流麗なスタイル。
(二)ファミリーカーとして理想の広さ、ぜいたくさ、快適さを備えた室内、居住性。
(三)米国安全基準をすべて充たし、さらにコロナ独自の対策を加えた四〇項目にのぼる安全設計。
(四)すぐれた高速性能、ハンドル、ブレーキ性能、行きとどいたベンチレーション・システムなどすぐれた数々の機能。
(五)各部の耐久性、サービス・フリーなど高度の信頼性。
(六)ハイ・グレード車一九〇〇シリーズなど一二車種五二タイプにおよぶワイド・バリエーションのいつせい発売。
(七)わが国で初めて〈マークII〉というユニークな名称を採用した。
(八)〈マークII〉一九〇〇はその画期的な内容にもかゝわらず、従来のコロナ一六〇〇シリーズを下回る新価格を設定した。

国内外で圧倒的な好評を博したトヨペット・コロナが日本のファミリーカーの決定版であるとすれば、今回の〈マークII〉シリーズの発売は、いわば世界のファミリーカーの理想を追求した、ともいうべき意図をもっている。居住性・高速性能・安全性・装備の豪華さなどについては同クラスの諸外国車をしのぎ、文字どおりの国際的なファミリーカーといえる。



強い獅子の力強さを感じさせる
コロナ〈マークII〉ハードトップ（RT70-K）

美しく強く快適なオールラウンドカー
コロナ〈マークII〉バン・デラックス（RT67V-FD）

従来、モータリゼーションの担い手となつてきた小型車オーナーはさらに高性能・高品質な車を強く要求するようになつた。

〈マークⅡ〉シリーズはこれまでより低廉な価格でこれらの欲求にこたえるとともに、いつそう個性的な車を求める需要層をも満足しうるよう車種・仕様でもきわめてワイドレンジな性格をもつている。

これで、センチニアル、クラウンからコロナ、パブリカまで、トヨタの乗用車の車種は完全に整えられた。

トヨタ自動車では、コロナ〈マークⅡ〉シリーズを加えたコロナ全シリーズの月産台数を四一〇〇〇台以上、うち乗用車三一〇〇〇台以上、国内販売二八〇〇〇台以上、輸出一三〇〇〇台以上の当初計画であり、コロナだけで年産五〇万台に達し、単一車種としては世界でも有数の生産規模となる。

コロナシリーズ価格一覧

| 乗用車 | | |

で両どいを思い切り取り去ったフロントピラーの仕上げが特長的である。ボデー・カラーは運動的なコロナ〈マークⅡ〉の性格に合わせ、三百をテーマにしたブリリアントカラーを中心に、明るく豪華な色調を揃え、三百色もの調和をはかった。

口すぐれた居住性

今回の〈マークⅡ〉シリーズの開発にあたり、特に力点を置いた。国際的にみても、このクラスでは充分すぎるほどの室内寸法、ぜいたくすぎるほどの装備と雰囲気を与えた。

◎室内は小型車・中間車種を通じ最大の広さをもっている。一五〇〇セダンより室内全長は八〇㍉長く、全巾で四五㍉も大きい。カーブド・ガラスの採用から有効スペースはさらに広く、レッグ・ルームも余裕たっぷりである。センターピラーは一五〇〇セダンより八〇㍉後方に移動しており、ドア開口部は広く、出入りがきわめて容易である。

◎リヤ・シートの両端にタイヤえぐりはなく、シートバックは大きく傾斜し、中型車なみに三人がゆったりとかけられる。

フロント・シートは上下二段切替えできる。ハードトップの助手席はウオークイン構造である。またシートは若干背を高くし、シート背様の中央サイドを凹ませ視界を確保するとともに、背当りを凹ませてホールド性よくし、疲労を減じる独特の設計となっている。一九〇〇シリーズ後席にはセンター・アームレストを設けた。ヘッドレスト取付け車に装備され、ヘッドレスト本体は独特な背面受圧面積が大きく、ドとしては小ぶりで、充分な視界を確保した構造である。

◎インストルメント・パネルは全面厚いソフトパッドで覆われ、豪華でしかも適切な計器配置である。ステッチで縁どられたグラブボックス回りや、ステアリング・パッドの押型模様、華麗なコンソール・ボックス、パワー・ウインドウ機構、三針時計、オートアンテナ付サーチ・ラジオなどオーナーがこれ以上望のは何もないといえる内装である。

◎高速道路の走行、市街地でのノロノロ運転、あらゆる情況に最適なベンチレーションが得られるよう、各種の配慮を徹底した。このクラスで初めてのブースト・ベンチレーターを採用した。外気を強制導入し、風量を三段切替えできる強力な機構で、停車時にも涼風が得られる。フロント両端のセカンダリー・ベンチレーターは上下両面に開孔しており、室内にまんべんなく外気を導入できる。クーラー・ユニットもグラブ・ボックスを犠牲にせず簡単に取付けられ、冷風はヒーター・ブロアーにより室内に送り込まれる。ヒーターとクーラーを組み合わせて、エア・コンディショナーとして使用できる。一九〇〇SLにはデフォッガーも装備された。

曰安全設計

〈マークⅡ〉シリーズは開発のスタート時から徹底して安全を追求した最初の車である。開発途上、米国での安全論争がクローズアップされたが、米国安全基準すべてを充たすほか、独自の安全対策を加え、四〇項目におよぶ最高度の安全対策が施されている。

◎ボデー全体が剛性の高いユニフレーム構造であるが、キャビンは特に強化され、フロントとリヤ部で衝撃エネルギーを吸収する。

また、このクラスでは初めて衝撃吸収のコラプシブル・ハンドルを

◎前後輪別系統式のタンデム・マスターシリンダーも新しく装着され、ブースターつきディスク・ブレーキ、後輪ロック防止のPCVとあいまつてブレーキ機構は二重・三重に安全となつた。

◎インストルメント・パネルは見やすいパノラミック形状で、しかも万一の場合、厚いパッドとパネルの構造が衝撃を吸収する。

◎その他、計器盤下部、アンダートレイ、シートバックに安全パッドをサイド・ブレーキに軟質材を用い、各種スイッチ、ノブ類、等すべての突出部は衝突範囲の奥に配置した。

◎また、ステアリング・コラプシブル・ウインドウ・ウォッシャーも全車標準装備された。防眩式・脱落式バックミラー、フレキシブル・フェンダーミラー、専用ヘッドレスト、独特なシート形状と構造、巻取装置つき三点シートベルト、埋込式の内外ドアハンドル、ゼブラゾーンの広い部分強化ガラス、リヤウインドウ・デフォッガー、サイド・リフレクター、室内にとり入れられ別系統式のヒューズ・ボックスなど、ほとんど完全なまでの対策が施されている。

◎機能面、たとえばすぐれた加速性・高速安定性、行きとどいたベンチレーション機構あるいは防音材・防振対策の徹底による無類の静粛さなどは、この車をさらに安全にしている。

四 高速走行性能とすばらしいフィーリング

強大なエンジン性能による高速性能、乗車時のフィーリングの飛躍的な向上、ブレーキ、ステアリング関係の新技術、イージー・ドライブへの配慮など〈マークⅡ〉シリーズは高速時代の要求に完全にマッチした車である。

◎エンジンはゴールデン・シリーズに今春採用され、重厚な加速感で定評ある7R型およびその高速タイプ7RーBを、ベースにストロークを増し、総排気量を一八五五ccにアップした8Rおよびその高速タイプ8RーBを。

そして一部商用車に長い歴史と信頼性のある2Rエンジンの改良型を搭載した。いずれも強大な出力とトルクをもち、高速加速、市街地での低速走行にもフレキシブルな性能を発揮する。

◎ボデーのロール剛性が高く、高速時のレーン・チエンジにも、きわめて安定している。ステアリングに新採用のリサーキュレーティング・ボール、あるいはバリアブル・レシオ[illegible]さらに高速時の車のホールデイングを高めている。

◎フロント・サスペンションの新設計ストラットバー付きウイッシュボーン型独立懸架、メンバーとボデー取付部のラバー・マウント、ロア・アーム固定点のラバー・ブッシュ、キャビンを完全に外部騒音から遮断した防音処理など、振動・騒音への対策が徹底し、すばらしい乗心地が得られる。

◎タンデム・マスターシリンダー、ブースター付きディスク・ブレーキ、後輪ロック防止のPCV装置などの大巾採用。

◎四速フロア、三段コラム、二速トヨグライドの他、新たに三速フロアトヨグライドが採用された。

◎大きく・広いボデーや室内にもかかわらず、最小回転半径は四・八五米。かえつて、ほとんどの小型車より駐車や操車が楽な設計となつている。

◎上下対象形のキー、ワンタッチ操作の三角窓ロック、ワイパーとウォッシャースイッチのステアリング・コラムへの取付けなど、イージー・ドライブへの配慮がきわめて行き届いている。

㈣信頼性

随所に好評を続けたトヨペット・コロナの経験が生かされ、さらに、いっそう高品質な車となっている。生産管理、部品の品質管理システムの改善、検査工程の改善などにより、あらゆる点で信頼性の高い、耐久性の高い車である。

ここでは、とくに、ボディの防錆処理を強化するとともに、ボディ各部の耐久性の向上、あるいはグリースアップ個処を廃して、ピン・ブッシュを全面的に取り入れた三百五十万キロ耐久シャシ・ボディなどを実現するなどナショナル・カーとしての伝統の精神は、〈マークⅡ〉シリーズの信頼性をいっそう高めている。

㈤ユニークな名称コロナ〈マークⅡ〉

MARKはもと英軍が、特別仕様の武器、戦車、飛行機などのモデルを表わすのに用いたものであり、これが次第に車に転用されるようになつた。ヒルマン・ハンター・マークⅡ、オースチン・ミニ・マークⅡ、ジャガー・マークXなど欧米ではポピュラーであり、グレードが上がつた、モデル・チエンジした、スポーテイな等々のニュアンスが感じられる。しかしわが国では、もちろん初めての命名である。いずれにしても、基本モデルのコロナを継承・発展させた新モデルという意味から〈マークⅡ〉という名称を与えた。

㈥未曽有のワイド・バリエーションいつせい発売

今回の〈マークⅡ〉一九〇〇・一九〇〇シリーズの発表で特に注目すべき点は、乗用車四十八車型、商用車四車型におよぶワイド・バリエーションのいつせい発売という点である。同時に発表された改良型一五〇〇シリーズおよび商用車一三五〇シリーズなどを合したコロナ全シリーズの基本車型は六九タイプという多数に上る。

このような大規模な発表はわが国ではもちろん初めて、諸外国でも例が少なく、新商品開発、生産管理のシステム、工場設備などが多車種量産にむかつて飛躍的に整備されたことを物語つている。

たとえば、元町工場のコロナのボデー組付に導入されたトランスファー・ウエルデイング・マシンなど、工場の様相が一変するほどの量産体制に切換えられた。

㈦ハイグレード車〈マークⅡ〉一九〇〇シリーズ

8RおよびBRエンジンを搭載した〈マークⅡ〉一九〇〇シリーズは〈マークⅡ〉シリーズ中のハイグレード車というばかりでなく、国際的にみても、このクラスで最高級の性能と豪華装備をもつた車である。

なかでもハードトップSLは最高速度一七五粁、SS¼哩一七・六秒と抜群の高性能に加え、パワー・ウインドウやデフオツガーまで装備したスポーテイでラクシュアリーな車である。

そのほか〈マークⅡ〉一九〇〇シリーズにはコラプシブル・ステアリング、二系統ブレーキ、ブースター付きデイスクブレーキ、後輪PCV可動式フエンダーミラー、防眩ミラー、パワーアンテナ、サーチライト、木目模様のコンソール・ボツクス、木目シンドル、木目のチエンジレバー・ノブなどを備え、ルーフ・レザーがオプションで装着できさらに超豪華な車である。

		ハードトップ 1900SL	ハードトップ 1900	セダン 1900	ハードトップ 1600	1600SL	1600 デラックス	1600デラックス 4段フロアシフト	ワゴン	1600 スタンダード
装備品	①発泡ビニール・セパレートシート	○			○	○		○		
	②ファブリック・セパレートシート	OP	○	○			OP		OP	
	③パワー・ウインドウ	○	OP	OP						
	④ルーフレザー	OP	OP							
	⑤コンソール・ボックス	木目	木目	木目	黒	黒				
	⑥ラジアル・タイヤ	OP				OP				
	⑦木目ノブ・ハンドル	○	○	○						
	⑧パワー・アンテナ	○	○	○						
	⑨ラジオ	サーチ式	サーチ式	サーチ式	プッシュ式	プッシュ式	プッシュ式	プッシュ式	プッシュ式	OP
	⑩三針式時計	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑪トリップ・メーター	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑫ステアリング・ロック	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑬ヒーター	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑭ブースト・ベンチレーション機構	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑮シガー・ライター	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
安全対策項目	①衝撃吸収ハンドル	○	○	○	OP	OP		OP		
	②二系統ブレーキ	○	○	○	OP	OP		OP		
	③衝撃吸収インストルメントパネル	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	④ディスク・ブレーキ	○	○	○	○	○	OP	○	OP	OP
	⑤P.C.V	○	○	○	○	○	OP	○	OP	OP
	⑥ブースタ	○	○	○	○	○	OP	○	OP	OP
	⑦専用ヘッドレスト	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP	OP
	⑧前席3点式シートベルト	○	○	○	OP	○	OP	OP	OP	OP
	⑨後席2点式シートベルト	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP	OP
	⑩防眩ミラー	○	○	○						
	⑪デフォッガー	○								
	⑫可動式フェンダー・ミラー	○	○	○						
	⑬視落式インサイド・ミラー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑭サイド・ターン・シグナルランプ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑮2灯式テールランプ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑯2灯式バックアップ・ランプ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑰部分強化ガラス	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑱チヤイルド・プルーフ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑲ウインドゥ・ウオッシャー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑳ツー・スピード・ワイパー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉑強力デフロスター	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
	㉒ギラつき防止処理	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉓樹脂性グラブボックス・ドア	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉔埋込式・インサイド・ドア・ハンドル	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉕三角窓ロック	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉖軟質アームレスト	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉗エネルギー吸収・フロント・シートバック	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉘飛び出し防止のリヤシート	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉙柔らかく厚いサンバイザー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉚別系統ヒューズのヘッド・ランプ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉛パッド付ステアリングホイール	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉜絵文字付ノブ類	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉝格納式シガーライター	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
	㉞衝撃吸収ボデー構造	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㉟埋込式・アウト・ドア・ハンドル	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㊱リヤ・サイド・リフレックス・リフレクター	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㊲レギュレター・ハンドル軟質ノブ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㊳緊急時の大きいドア・ロック・ストライカ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	㊴ブースト・ベンチレーション	○	○	○	○	○	○	○	○	OP
	㊵ヘッド・ランプ照射調整	○	○	○	○	○	○	○	○	○